



Prove su strada

1

MONDIAL "Scugnizzo Sport" 75

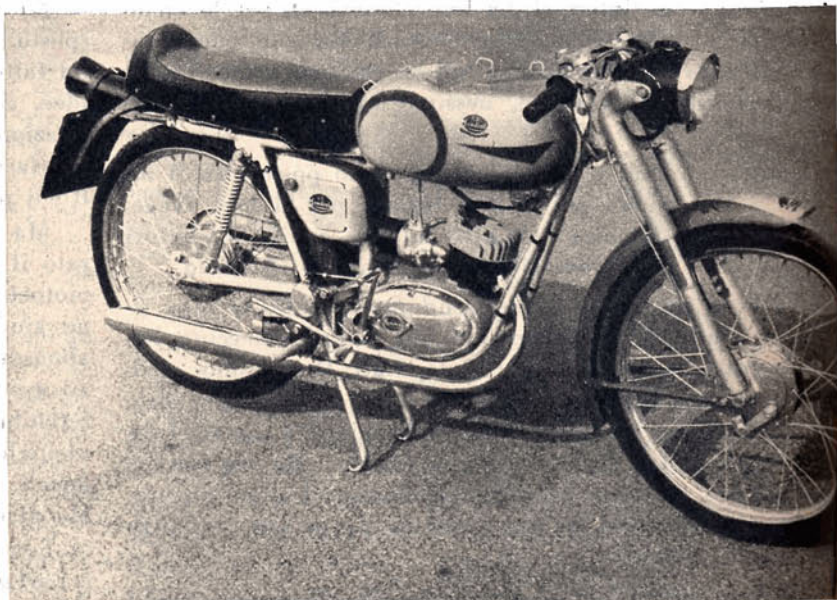
PRESENTAZIONE

Le origini della F.B. Mondial come marca motociclistica risalgono all'immediato anteguerra quando i fratelli Boselli, già rappresentanti per Milano di varie Case allora ben note, iniziarono la costruzione di motocarri, facendosi così pionieri di un mezzo di trasporto che poi doveva saldamente affermarsi.

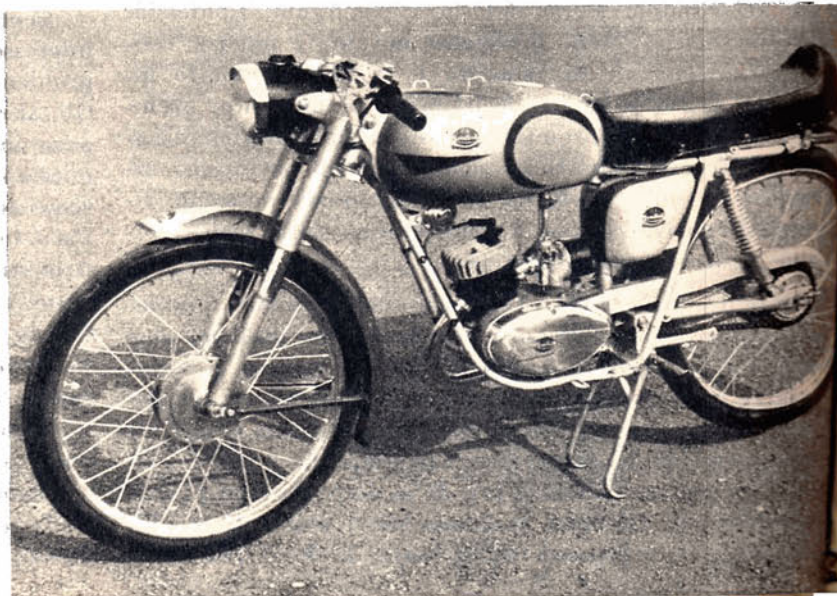
La passione motociclistica dei fratelli Boselli, e particolarmente di Giuseppe Boselli (che ai suoi tempi era stato un ottimo regolarista, « medaglia d'oro » alla Sei Giorni Internazionale del 1953) doveva concretarsi nel dopoguerra con la realizzazione di una 125 bialbero da Gran Premio, la prima quattro tempi di tale cilindrata apparsa sui campi di gara, che si affermava clamorosamente in Italia ed all'estero coi più celebri campioni. A questa macchina dovevano più tardi aggiungersi le versioni di 175 e 250 che sino al ritiro della Mondial dalle competizioni, avvenuto alla fine del 1957, passavano anch'esse di successo in successo in patria ed all'estero, tanto da procurare alla Mondial ben dieci vittorie nel campionato del mondo, oltre a quelle, anch'esse numerose, nel campionato italiano. Da rilevare che, seppure in forma privata, la Mondial da due anni a questa parte ha ripreso a correre (ed a vincere) con le sue macchine del 1957: limitando l'attività alle gare italiane, Francesco Villa con una 125 bialbero ha infatti vinto il campionato nazionale del '61 e del '62.

Logico quindi che nella produzione di serie

Prova effettuata sulla percorrenza di km 460, in città e strade aperte di varia conformazione planimetrica e altimetrica, impiegando carburante Mobil « Mobilmix » al 5%.



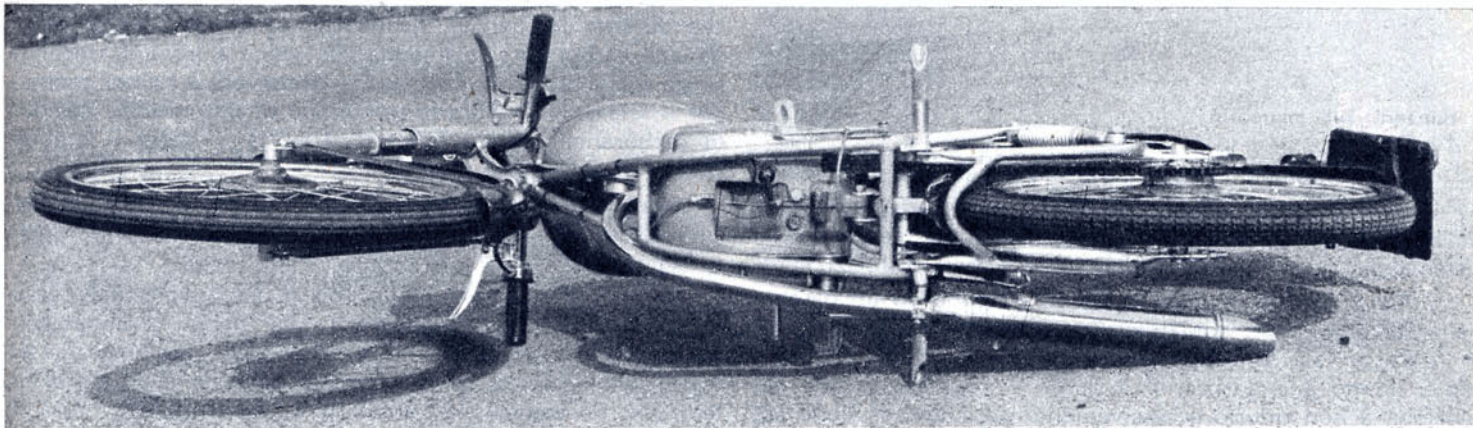
tempi con potenza leggermente superiore ai 5 CV che le consente di raggiungere i 90 kmh.



di una Casa dalle tradizioni sportive così luminose, facciano spicco i modelli sport di varia cilindrata, tra cui appunto lo « Scugnizzo Sport » 75 cc. di cui ci occupiamo in queste note. Lo « Scugnizzo » venne presentato dalla Mondial ai primi del 1959, con un motore a due tempi di circa 4 CV ed il cambio comandato a manopola: ma non passò molto tempo che ad esso venne affiancata la versione sportiva, con la potenza del motore aumentata ad oltre 5 CV ed il cambio comandato a pedale:

arrotondato. A nostro giudizio potrebbero forse essere un pochettino più lunghe.

Sul braccio sinistro, a sufficiente portata di mano, è fissata come di consueto la scatoletta col pulsante del claxon ed il deviatore luci abbagliante-anabbagliante. Il deviatore luci principale è situato sul dorso del fanale, corredato dalla spia verde che si illumina quando si accendono le luci. Sulla pancia del fanale stesso è il bottone di massa per spegnere il motore: sarebbe più pratico se fosse abbinato, come oggi si riscontra di frequente, al bottone del claxon ed al deviatore luci secondario: ma anche dov'è non costringe l'utente



La macchina vista dal di sotto: si nota il telaio in tubi a doppia culla continua e la leva della frizione sotto il carter.

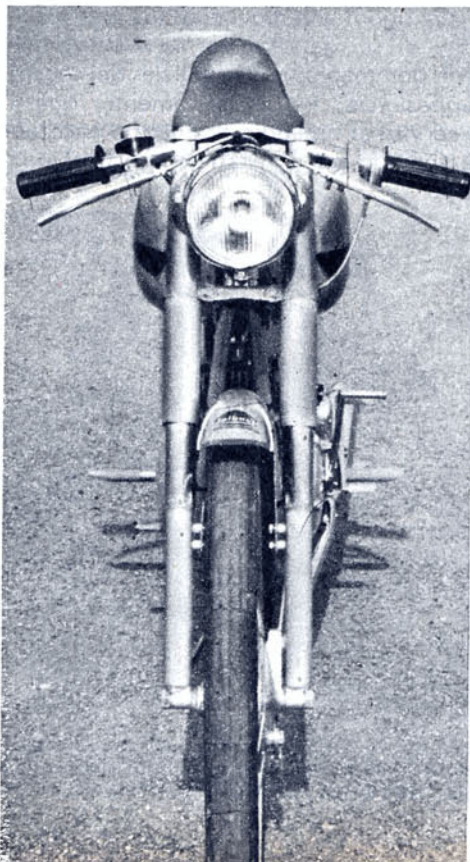
ESTETICA E FINITURA

La « scuola » estetica italiana in fatto di motoleggere sportive, riconosciuta ed apprezzata in tutto il mondo, con lo « Scugnizzo Sport » presenta uno dei suoi lavori meglio riusciti. Molti particolari concorrono alla felice realizzazione di questa tipica linea sportiva nella macchina che stiamo esaminando: il manubrio in due pezzi, il serbatoio di notevole capienza con svasature per le ginocchia, rigonfiamento posteriore e gancetti per il cuscinetto e la gommapiuma, l'abbondante ma non sproporzionata alettatura del cilindro e della testa, le pedane metalliche spostate all'indietro e piuttosto rialzate, gli ammortizzatori posteriori a molle scoperte, la verniciatura vivace, etc. Il tutto disposto armonicamente in modo da non creare squilibrio tra una parte e l'altra.

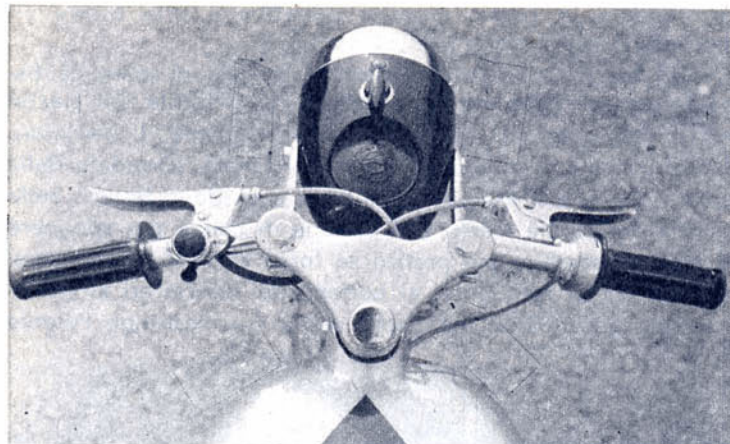
Il selettore esterno e relativi tiranti sul lato destro, se da una parte sciupano un poco la nitidezza di linee, d'altro canto esercitano indubbiamente un certo fascino « meccanico » sugli appassionati. Buona la finitura. Verniciatura in argento con fregi in rosso.

DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' COMANDI

Sono sistemati secondo il classico schema delle moto italiane. Le leve sul manubrio sono arcuate, leggermente inclinate verso il basso (bene!) ed a giusta distanza dalle manopole; inoltre, essendo in lamiera stampata, hanno il bordo ben



La macchina vista da fronte e da tergo.



I comandi sul manubrio.

ad alcun « stiramento » per poterlo premere.

La manopola del gas ad apertura rapida comanda anche lo sbloccaggio dell'astina del parzializzatore, secondo un sistema già da tempo introdotto ed ora assai diffuso.

I due bracci del manubrio, fissati ciascuno ad un gambo della forcella, sono regolabili: si può cioè variarne l'angolo in relazione alle preferenze personali o per dare un differente assetto alla posizione di guida; però bisogna fare attenzione a non ridurlo eccessivamente altrimenti si viene ad urtare con le mani contro le fiancate del serbatoio quando si curva stretto. La macchina viene comunque consegnata in modo da consentire il « tutto sterzo » senza ammaccare le mani del guidatore.

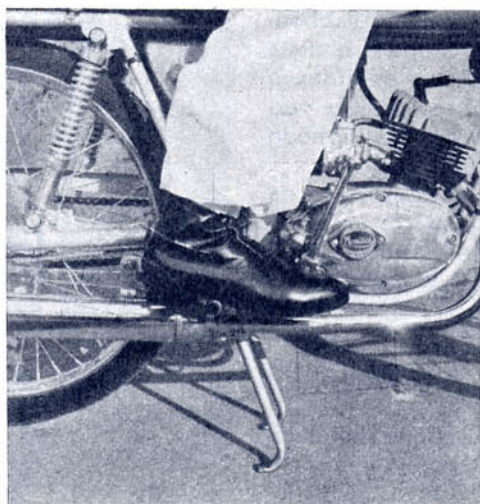
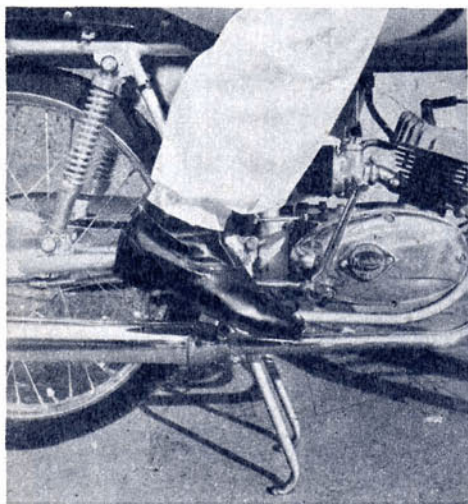
Il serbatoio è caratterizzato da una moderata svasatura per le ginocchia e da un rigonfiamento nella sua parte posteriore. E' inoltre dotato di sei gancetti per l'eventuale fissaggio di uno strato di gommapiuma, a delizia dei nostri giovani centauro più appassionati. Più prosaicamente, questi gancetti possono anche servire al fissaggio di qualche pacchetto che altrimenti (come succede sulle macchine sportive) non

si saprebbe dove sistemare. E' lo stesso tipo di serbatoio montato sulle favolose macchine da competizione delle Mondial costruite negli anni attorno al 1955. Il tappo di riempimento si trova incassato in un pozzetto ricavato nella parte posteriore (vedere foto a pagina 27) ed è in plastica, con chiusura a vite: su una macchina del genere sarebbe preferibile avere un tappo a chiusura rapida. Da rilevare ancora che il pozzetto in cui si trova il tappo risulta particolarmente utile per evitare perdite di miscela o antipatici trasudamenti lungo le fiancate del serbatoio, che finiscono con lo sporcare gli abiti del guidatore. Sempre a proposito del serbatoio, notiamo che esso è provvisto di un solo rubinetto, sul lato sinistro (facilmente raggiungibile anche durante la marcia): risulta quindi impossibile far giungere al carburatore la miscela che viene a trovarsi rinchiusa senza via d'uscita tra la fiancata destra ed il tunnel centrale per il telaio. Non si tratta comunque di una grande quantità di carburante, mentre, d'altra parte, la « riserva » è abbastanza considerevole.

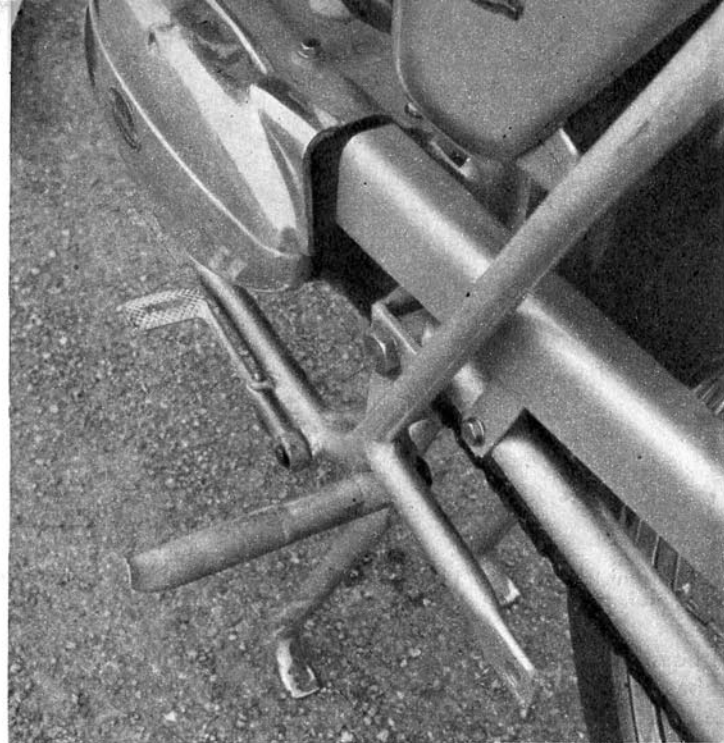
Agevolmente raggiungibili risultano poi l'astina del parzializzatore dell'aria ed il pulsante del carburatore, situato sul lato sinistro.

La pedivella d'avviamento non è pieghevole, ma poichè si aziona in avanti (operazione che riesce comodamente sia stando in sella sia stando a fianco della macchina) non dà mai alcun impaccio. La sua base d'appoggio è dotata di un tampone di gomma per ammortizzare l'urto della corsa di ritorno e quelli causati dalla marcia su terreno sconnesso. Una volta avviato il motore, il meccanismo interno non lascia udire il solito rumore di scatto libero, però quando è al termine della sua corsa discendente, la pedivella striscia contro il tubo di scarico.

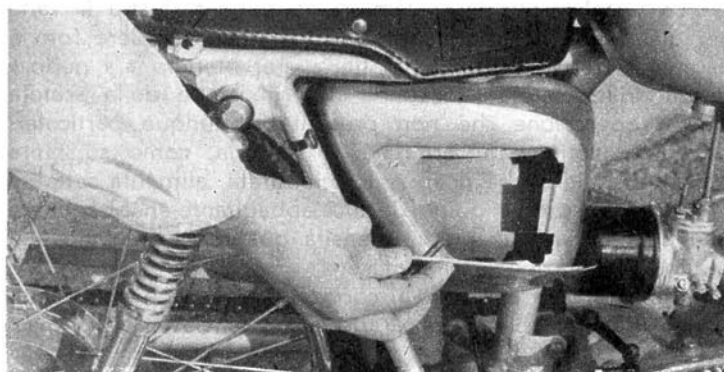
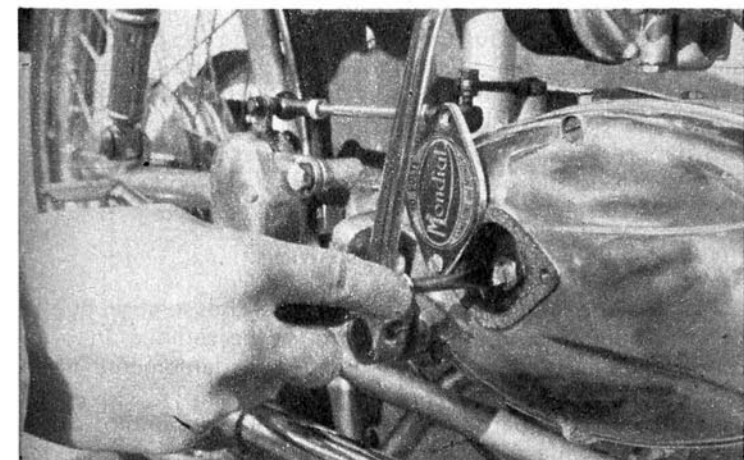
Le staffe metalliche sono zigrinate, per offrire una maggior presa alla suola delle scarpe, e col terminale a fetta di salame, per consentire una maggior inclinazione in curva, sebbene siano già abbastanza alte da terra. Come si vede, tutto è in preto stile corsaio. Rileviamo che con le staffe metalliche è più facile avvertire le vibrazioni del motore: ma



Per innestare la prima (FOTO A SINISTRA) bisogna sottoporre il piede ad un movimento leggermente forzato, mentre per la seconda e la terza (FOTO DI CENTRO) la manovra risulta più « naturale ». La posizione del piede sinistro sul pedale del freno appare sufficientemente confortevole (FOTO DI DESTRA).



SOPRA: particolare del selettore esterno con il tirante regolabile per comandare la leva del cambio, della pedivella d'avviamento azionabile in avanti e della sistemazione dello « stop ». **A DESTRA:** il pedale del freno posteriore, spostato all'indietro come sulle macchine da competizione. Da notare le pedane metalliche, anch'esse in pretto stile corsaiolo, così come i pedalini del bilancere del cambio. **SOTTO:** aprendo il coperchietto alla destra del carter si registra la frizione e si controlla il livello d'olio.



pur di ostentare i poggiapiedi da... corsa, i nostri motociclisti sportivi sopportano ben volentieri questo ed altro!

Anche i « poggiapiedi » del pedale del cambio a bilancere sono metallici, zigrinati e svasati alle estremità.

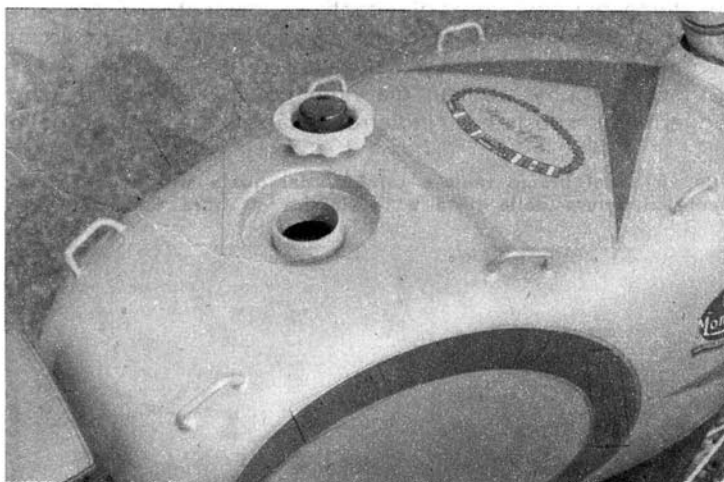
Come si vede dalle illustrazioni di pagina 26, per innestare la prima bisogna togliere il piede dalla posizione di riposo sulla staffa destra e fargli compiere un movimento leggermente forzato; anche per innestare la seconda e la terza bisogna spostare il piede dalla staffa, ma in questo caso la manovra risulta più naturale, anche perchè la corsa del selettore è ridottissima, come sulle macchine da corsa.

La scatola del selettore si trova al di fuori del carter, e pertanto esposta agli agenti esterni, ma basta pulirla ogni tanto perchè non ne abbia a soffrire. Inoltre, come abbiamo già rilevato, il meccanismo del selettore esterno esercita un certo fascino sui nostri appassionati.

Il pedale del freno posteriore, che trasmette anch'esso il movimento alla leva aprigranasce tramite un cavo flessibile, è situato all'altezza giusta per potervi tenere il piede sopra senza ricorrere a particolari contorsionismi, ma risulta forse un po' troppo spostato all'indentro, sempre, comunque, in pretto stile corsaiolo.

Il cavalletto non ha alcun appiglio laterale, onde evitare

SOPRA: Il vano porta-attrezzi è ricavato sul fianco destro della scatola in lamiera posta sotto la sella (dalla parte opposta è situata la batteria); il coperchio è sprovvisto di cerniera e viene fissato con un lungo pomello a vite. **SOTTO:** Nel rigonfiamento posteriore del serbatoio è praticato questo « pozzetto » in cui si avvita il tappo; si evitano in tal modo perdite di miscela e trasudamenti. Si notano anche i gancetti per l'eventuale applicazione di uno strato di gomma piuma o fissaggio di pacchetti.





I due freni centrali da 118 x 20 mm; si notano anche gli ammortizzatori posteriori a molle scoperte (a sinistra) e la generosa alettatura sul cilindro nella zona dello scarico (A DESTRA).

la possibilità di strisciare per terra in curva; comunque si può abbassarlo facilmente agendo su una qualsiasi delle sue gambe: e la manovra di alzare la macchina non risulta faticosa, dato anche il peso ridotto.

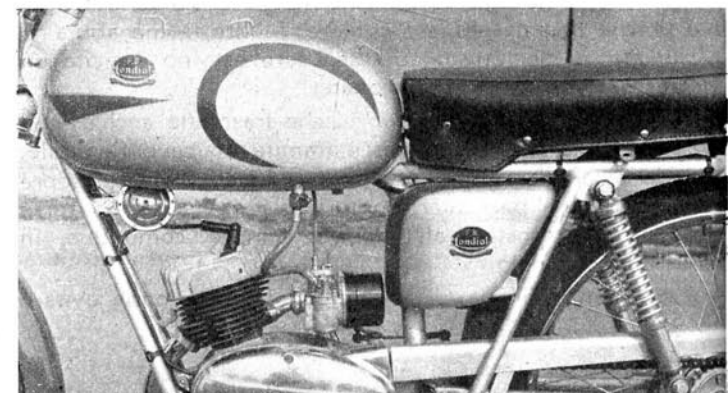
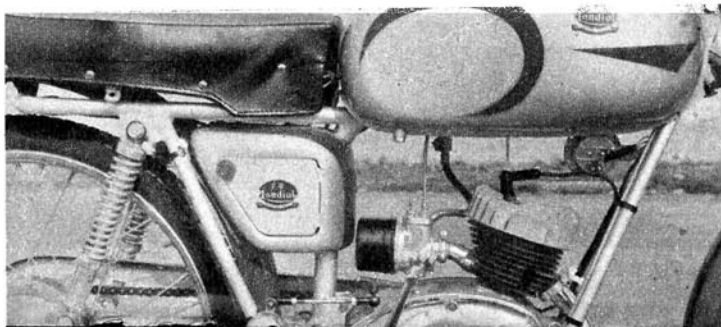
La scatola centrale in lamiera contiene a destra il vano per gli attrezzi, di capienza piuttosto limitata (vedere foto a pagina 27) ed a sinistra la batteria. Per mettere « a nudo » la batteria bisogna procedere alla rimozione della scatola stessa, operazione che non presenta comunque particolari difficoltà. Notiamo ancora che la batteria, come su tante altre macchine anche di maggior cilindrata, alimenta soltanto le luci di posizione, quindi le luci abbagliante-anabbagliante risultano di tanto maggior intensità quanto più elevato è il regime di rotazione del motore.

Infine, i parafanghi ed il copricatena sono un po' « smilzi » ma perfettamente in carattere con la classe della macchina.

POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

Logicamente la posizione di guida risulta piuttosto abbassata e spostata all'indietro, ma non in modo tale da stancare rapidamente o da far perdere il buon controllo della macchina. Previa applicazione di un cuscinetto di gommapiuma sul dorso del serbatoio, gli utenti « supersportivi » possono anche esibirsi in una posizione di guida degna di una macchina da Gran Premio senza per questo ricorrere a « stiramenti » da fachiro. Come abbiam già fatto notare, le pedane sono leggermente spostate all'indietro e rialzate rispetto a quelle

Due viste del blocco motore cambio, dal quale si rileva l'abbondante alettatura della testa e la classica struttura del telaio.



delle altre macchine (anche « sport ») ma non tanto da provocare fastidiose flessioni degli arti.

La sella risulta sufficientemente ampia e confortevole per il guidatore, ma quando bisogna dividerla col passeggero la faccenda cambia aspetto, nel senso che ad entrambi si richiede qualche piccolo sacrificio di adattamento: del resto, da brillante macchinetta sportiva qual'è, lo « Scugnizzo Sport » è fatto più per l'uso a solo. Buono il molleggio.

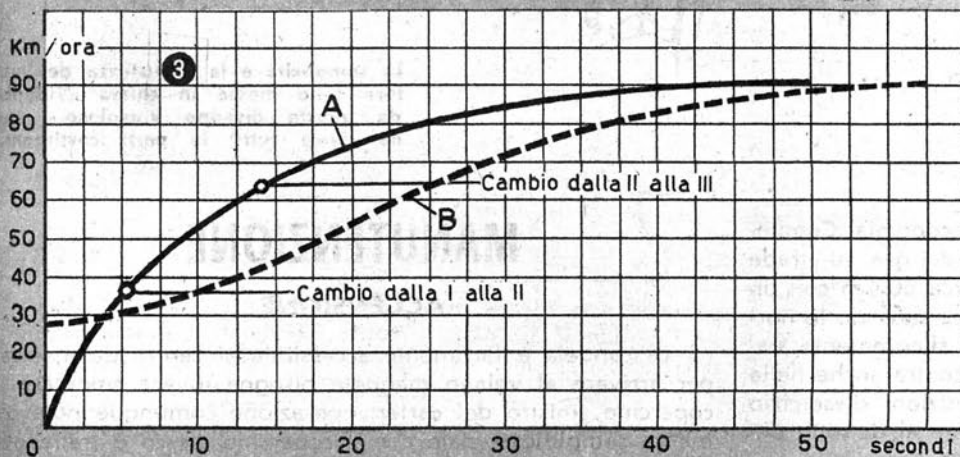
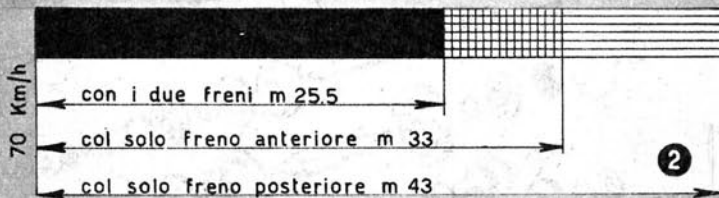
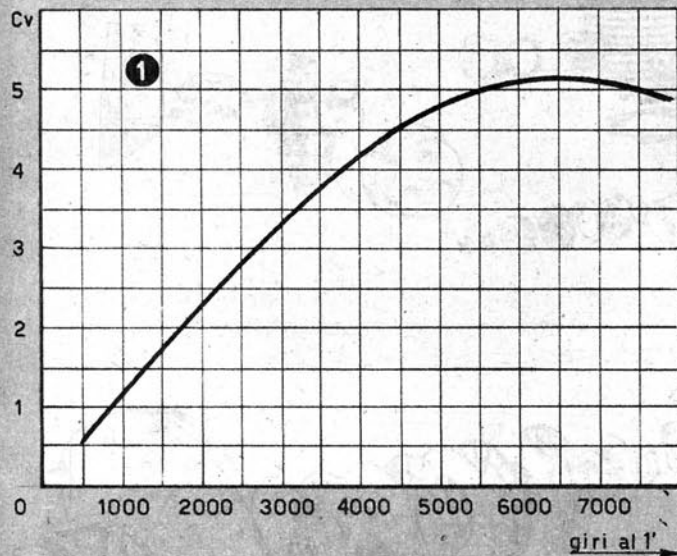
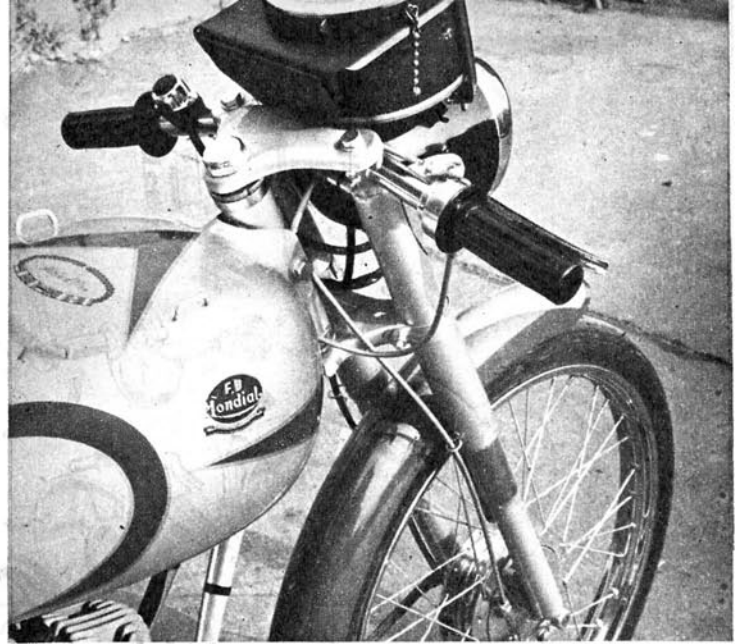
FRIZIONE E CAMBIO

La frizione è così dolce da azionare che sembra quella di un ciclomotore: il funzionamento è ineccepibile in ogni condizione, anche facendola slittare abbondantemente nelle partenze.

Per quanto riguarda i rapporti interni del cambio, come al solito la prima è abbastanza corta (su una macchina del genere non sarebbe male fosse un po' più lunga) mentre gli altri rapporti sono equamente distanziati e consentono un buon sfruttamento del motore.

ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

In dipendenza di quanto abbiamo scritto poco sopra, la prima si « esaurisce » abbastanza rapidamente, pur consentendo un notevole spunto. Con la seconda si può invece insistere assai più a lungo e facendo girare allegramente il motore l'accelerazione risulta notevole, senza infiacchirsi troppo neppure quando si innesta la terza.



- 1** La curva di potenza.
- 2** Gli spazi di frenata, misurati dalla velocità di 70 kmh.
- 3** Diagramma delle accelerazioni: A, facendo uso del cambio; B, dalla velocità minima in quarta.

NELLA FOTO: Il tachigrafo tedesco « Kienzle » messi a disposizione dalla S.V.A.M.A. per il preciso rilevamento dei dati nel corso della nostra prova.

Appiattendosi sul serbatoio si toccano i 90 all'ora, velocità senz'altro considerevole per un motore di questa cilindrata.

FRENATA

I freni a tamburo centrale compiono onestamente il proprio dovere, senza preoccupanti reazioni e determinando così un senso di sicurezza nell'utente.

STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

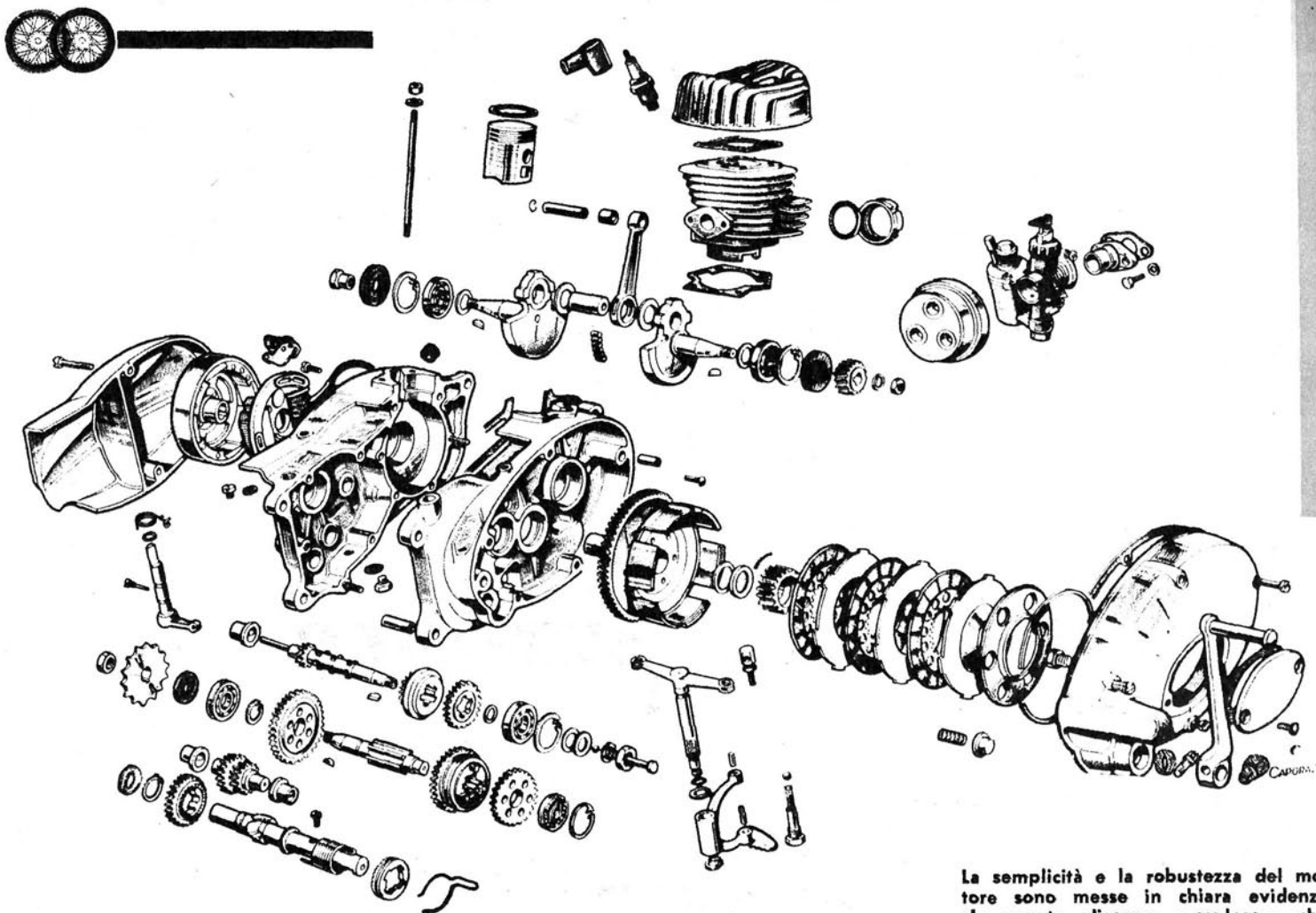
Malgrado il peso piuttosto ridotto, lo « Scugnizzo Sport »

offre un confortante grado di stabilità che consente le più audaci inclinazioni, anche perchè non c'è praticamente pericolo che qualche parte della macchina possa « toccare » in curva. Positiva l'azione dello sterzo.

La maneggevolezza è praticamente uguale a quella di un ciclomotore e notevolmente ridotto il raggio di sterzata, a patto di non diminuire eccessivamente l'angolo dei bracci del manubrio, come già detto parlando dei vari comandi.

CONSUMO

Da un motore a due tempi sportivo che può arrivare a



La semplicità e la robustezza del motore sono messe in chiara evidenza da questo disegno « esploso » che ne rivela tutte le parti costituenti.

7000 giri non si può pretendere una gran economia. Comunque, trattando con discrezione la manopola del gas, su strade aperte di pianura, si possono percorrere circa 60 km con un litro, lo stesso consumo denunciato dalla casa secondo le norme CUNA. Volendo invece smanettare più allegramente siamo attorno ai 50 km/litro, valore che si riscontra anche nella utenza in città. Anche nelle peggiori condizioni d'esercizio (salite, etc) il consumo non scende comunque al di sotto dei 40 km/litro.

MOTORE

La più spiccata caratteristica di questo motore è costituita dal suo brio, veramente notevole per un 75 cc. Naturalmente, non bisogna star troppo a lesinare con l'apertura del gas perchè, pur « tirando » sufficientemente ai bassi regimi, in queste condizioni di funzionamento comincia a dar qualche segno d'insofferenza. Insomma è un motore che entusiasmerà i guidatori dai bollenti spiriti.

L'avviamento è pronto, il « minimo » sufficientemente basso e regolare, la carburazione ben regolata. Le vibrazioni si manifestano in modo sensibile soltanto verso i massimi regimi. Abbiamo notato qualche trafilaggio d'olio dallo sfiatatoio sul carter, specialmente col livello al massimo.

MANUTENZIONE

ACCENSIONE

La candela è facilmente accessibile al centro della testa; per arrivare al volano magnete bisogna invece smontare il coperchio sinistro del carter, operazione comunque notevolmente semplificata dato che il coperchio stesso è trattenuto soltanto da due viti.

FRENI E FRIZIONE

Sul manubrio si trovano i due consueti registri a vite per i cavi del freno anteriore e della frizione; altri due registri per questi cavi si trovano inoltre sul piatto partaceppi e sotto il carter (vedi foto di pagina 25). Per il freno posteriore, comandato anch'esso con cavo flessibile, è previsto un tenditore sul piatto partaceppi.

RIFORMIMENTO E SCARICO LUBRIFICANTE

L'immissione ed il controllo dell'olio si effettua attraverso lo sportellino di cui alla foto di pag. 27; per lo scarico, si svita un tappo filettato posto sotto il carter.

Le caratteristiche tecniche

MOTORE

Monocilindrico inclinato a due tempi, distribuzione ad incrocio di corrente e pistone a testa piatta.

Alesaggio e corsa 46,5 × 44 = 74,6 cc.

Compressione 8.

Potenza max. CV 5 a 6500 giri (regime max. 7000 giri).

ACCENSIONE

Volano-magnete-alternatore 6V-28 W alla sinistra dell'albero motore, anticipo 22°, distanza tra i contatti rottore mm 0,4, candela grado termico 260 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi mm 0,5.

LUBRIFICAZIONE

Motore: miscela 5% (6% nei primi 1000 km)

Trasmissione, frizione, cambio: olio SAE 40 (cambio ogni 10.000 km)

ALIMENTAZIONE

Miscela 5% (6% nei primi 1000 km); capacità serbatoio litri 12.

CARBURATORE

Dellorto ME 16 BS con filtro d'aria e silenziatore, diametro diffusore mm 16, getto massimo 70, getto minimo 40, valvola gas n. 50, spillo conico G 1 fissato alla seconda tacca, polverizzatore 258/A, vite aria aperta di giri 1 e 1/4.

CAMBIO

In blocco a tre rapporti comandato con pedale a bilancere e selettore esterno sul lato destro. Rapporti 3,165 in prima, 1,778 in seconda e 1,174 in terza.

TRASMISSIONI

Primaria ad ingranaggi elicoidali sul lato destro, rapporto 3,880 (denti 16/62). Secondaria a catena sul lato sinistro, rapporto 2,145 (pignone uscita cambio da 14 denti, corona

ruota motrice da 30 denti). Rapporti totali di trasmissione, 26,341 in prima, 14,797 in seconda e 9,770 in terza.

TELAIO

A doppia culla continua in tubi, integrato da piastre in lamiera.

SOSPENSIONI

Forcella anteriore telescopica, forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori teleidraulici a molle scoperte.

RUOTE E PNEUMATICI

Cerchi da 2 1/4-19 con pneumatici 2,25-19; pressioni gonfiaggio 1,6 (ant.) e 1,8 (post.).

FRENI

A tamburo centrale, dimensioni utili mm 118 × 20.

IMPIANTO ELETTRICO

Alimentato da volano-magnete-alternatore 6V-28W e da batteria 6V-7Ah (solo per luci di posizione e claxon). Faro anteriore con lampada biluce abbagliante-anabbagliante 6V-25/25W e lampada luce posizione 6V-3W. Fanalino posteriore con lampada biluce 6V-3/15W per illuminazione targa e segnalazione di frenata.

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza m 1,860; interasse m 1,200; larghezza manubrio m 0,520; altezza manubrio m 0,780; altezza massima m 0,860; altezza sella m 0,700; altezza pedane m 0,260; altezza minima da terra m 0,170; peso kg 55.

PRESTAZIONI (Norme CUNA)

Velocità massima 90 kmh.

Consumo 1 litro ogni 60 km.

Pendenza massima superabile 20%.

CONCLUSIONE

Per la cilindrata del motore, e la struttura del telaio, la Mondial « Scugnizzo Sport » rientra nella categoria delle motoleggerissime, con relativa agilità di manovra. Di prestazioni piuttosto vivaci, piace ai giovani di velleità sportive, la cui spartanità consente loro di rinunciare a qualcosa del comfort e di accettare volentieri qualche soluzione meccanica non proprio del tutto ortodossa.